MINISTÈRE
DE L'ÉDUCATION
NATIONALE ET
DE LA JEUNESSE

**Concours Général des Métiers Spécialité**
**Organisation de Transports de Marchandises**

# Rapport de jury

**Session 2026**

Rapport de jury présenté par :
**Madame Anne GASNIER,** Présidente du jury
Inspectrice générale de l'Éducation, du Sport
et de la Recherche,

**Les rapports des jurys des concours sont établis sous la responsabilité des présidents de jury**

## SOMMAIRE


### 1- Définition des épreuves
1.1- Textes de référence
1.2- Objectif et programme du concours
1.3- Épreuves du concours

### 2- Données statistiques
2.1- Admissibilité
2.2- Admission

### 3- Épreuve d'admissibilité
3.1- Attendus de l'épreuve
3.2- Commentaires et recommandations

### 4- Épreuve d'admission
4.1- Attendus de l'épreuve
4.2- Commentaires et recommandations


## Remerciements


Je tiens à remercier chaleureusement l'ensemble des inspecteurs et inspectrices pour leur contribution active à la promotion du Concours général des métiers au sein de nos académies.
Le CGM permet à chaque élève inscrit de se dépasser à sa mesure. Pour certains, il s'agit d'oser s'inscrire et composer, pour d'autres c'est la curiosité de s'ouvrir à d'autres contextes de transports que ceux observés en PFMP qui les porte à un davantage ; mais un point commun apparaît : préparer le CGM constitue une aventure collective où la force du groupe renforce les performances de chacun. Ma conviction profonde est que cette aventure devrait être proposée dans chaque section du baccalauréat professionnel OTM

Cette année, nous mettons particulièrement à l'honneur notre partenaire d'exception, le **Groupe Combronde**, entreprise familiale emblématique implantée en Auvergne-Rhône-Alpes et dont le siège social se trouve à Thiers (63). Avec ses 1 200 collaborateurs, ses 1 500 cartes grises et ses 300 000 m² de surface logistique, le Groupe Combronde incarne l'excellence opérationnelle et un engagement remarquable en faveur de la transition écologique à travers le transport multimodal et sa démarche RSE certifiée EcoVadis.

Nous remercions également l'AFT Transport & Logistique pour son rôle continu d'ambassadeur de l'emploi, ainsi que les équipes pédagogiques qui préparent les talents de demain avec rigueur et bienveillance.

Enfin, nous saluons l'intégration des solutions numériques Dashdoc et B2PWeb qui ont permis d'enrichir la phase d'admission en permettant la création d'un environnement professionnel pour les candidats.

Anne Gasnier, présidente du
CGM pour la spécialité OTM

# 1. DÉFINITION DES ÉPREUVES

## 1.1. Textes de référence

Arrêté ministériel du 6 juillet 2022 modifié, portant organisation du Concours Général des Métiers
Note de service du 2 novembre 2022 relative à l'organisation du concours général des lycées – session 2023(BO du 10/11/2022)

## 1.2. Objectif et programme du concours

Le concours général des métiers a pour fonction de distinguer les meilleurs élèves ou apprentis et de valoriser leurs travaux avec l'objectif que leur prestation puisse servir de référence à l'ensemble des classes. Il évalue les candidats sur des sujets conformes aux programmes officiels (référentiel du BCP OTM) mais dans le cadre d'épreuves plus exigeantes et plus longues que l'examen du baccalauréat.

## 1.3. Épreuves du concours : nature, durée et coefficient

| Nature des épreuves | Durée | Coefficient |
|---|---|---|
| **Épreuve d'admissibilité**<br>Elle prend appui sur un dossier documentaire remis au candidat. Elle doit permettre au jury d'évaluer :<br>• les compétences acquises par le candidat dans le domaine de l'exploitation et de la gestion des transports ;<br>• la capacité du candidat à mobiliser ses connaissances dans une perspective professionnelle. | **3 heures** | **1** |
| **Épreuve d'admission**<br>Elle prend appui sur une situation d'entreprise de transport. Elle vise à apprécier l'aptitude du candidat à :<br>• analyser une situation professionnelle ;<br>• mettre en œuvre les techniques appropriées, dans le cadre de solutions pertinentes ;<br>• communiquer dans une perspective professionnelle. | **4 heures 30 minutes** | **1** |

## 2- ÉLÉMENTS STATISTIQUES

### 2.1- Épreuve d'admissibilité

| | 2026 | 2025 |
|---|---|---|
| Nombre d'inscrits | 90 | 129 |
| Nombre de candidats ayant participé à l'épreuve d'admissibilité | 77 | 116 |
| Pourcentage d'admissibles par rapport aux candidats présents lors de l'épreuve | 12,9 % | 12,06% |
| Seuil d'admissibilité | 11/20 | 11/20 |

| Intervalles de notes (N) | Nombres de notes obtenu par les présents | Nombres de notes obtenu par les admissibles |
|---|---|---|
| 0 ≤ N < 6 | 22 | 0 |
| 6 ≤ N < 8 | 27 | 0 |
| 8 ≤ N < 12 | 21 | 2 |
| 12 ≤ N | 7 | 7 |
| ***Total des candidats*** | **77** | **9** |

| | 2026 |
|---|---|
| Note la plus basse /20 | 0,00 /20 |
| Note la plus élevée /20 | 16,50 /20 |
| Moyenne de l'épreuve /20 | 07,07 /20 |
| Moyenne des admissibles /20 | 13,8/20 |

### 2.2- Épreuve d'admission

Les 9 candidats admissibles ont participé à la phase d'admission. Les notes finales reflètent le haut niveau d'exigence du concours :

- Premier admis : 16,50/20
- Dernier admis : 15/20

| | CGM OTM |
|---|---|
| Nombre de candidats admis | 3 |
| Moyenne des notes obtenues par le premier admis /20 | 16,5/20 |
| Moyenne des notes obtenues par le dernier admis /20 | 15/20 |
| Moyenne générale des admis /20 | 15,5/20 |

# 3- ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ

## 3.1- Attendus de l'épreuve

Il est demandé aux candidats de prendre en charge des situations professionnelles complexes et réalistes au sein du service exploitation de l'entreprise PRESTALOG Groupe Combronde, basée à Clermont-Ferrand. L'épreuve est construite autour de problématiques concrètes liées au transport multimodal (ferroviaire, routier) et à la gestion des flux nationaux et internationaux.

Le sujet est composé de trois missions indépendantes qui évaluent des compétences transversales et techniques du diplôme :

- **Mission 1 - Organiser le post-acheminement d'une importation en provenance d'Amérique du Nord**

Le candidat doit traiter l'urgence liée à l'annulation d'un train et proposer une solution d'acheminement optimale pour livrer un client à Moulins. Il est attendu qu'il vérifie la faisabilité technique d'un transport combiné rail-route, détermine le coût de revient et la marge commerciale, planifie une solution alternative entièrement routière dans le respect de la réglementation sociale européenne (RSE), et formalise son choix sous la forme d'une note d'argumentation structurée.

- **Mission 2 - Élaborer un plan de chargement ferroviaire**

Placé face à un extrait du puits de commandes pour un trajet de Clermont-Ferrand vers le port du Havre, le candidat doit optimiser la composition d'un train. Les attendus reposent sur sa capacité à trier les commandes par priorité de date (à J+1 et J+3) et par zone géographique de destination (LHTE, TDF, ATL) afin de limiter les manœuvres de manutention, puis à compléter avec précision le plan de marche ferroviaire sur un document à rendre.

- **Mission 3 - Analyser des indicateurs sociaux**

Dans le cadre de la politique de transition et de labellisation de l'entreprise, le candidat doit mesurer l'implication du groupe dans la mixité de ses effectifs. Il doit analyser et comparer les données de l'OPTL[1] avec le bilan social interne afin de faire ressortir les éléments essentiels concernant la féminisation des effectifs par catégorie socioprofessionnelle, en vue de préparer un support de présentation pour le conseil d'administration.

L'évaluation prend également en compte la qualité de l'expression écrite, la maîtrise de la syntaxe et de l'orthographe, ainsi que la rigueur de la présentation des calculs logistiques.

L'épreuve attend du candidat qu'il fasse preuve d'autonomie, de rigueur dans l'analyse, de capacité à exploiter des données professionnelles concrètes, et d'aptitude à communiquer efficacement dans un contexte opérationnel.
Cette épreuve est conçue en lien direct avec le référentiel des compétences du baccalauréat professionnel OTM. Il est attendu que chaque candidat parvienne à mobiliser les compétences du référentiel dans un contexte qui le conduit à s'adapter en lien avec un élément de complexité du contexte.

[1] OPTL : Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique

### 3.2- Commentaires et recommandations

- **De façon générale**, le jury a salué le soin apporté à la présentation des copies ainsi que l'effort manifeste de la majorité des candidats pour appréhender le contexte professionnel proposé. Néanmoins, l'accès au niveau d'exigence du concours nécessite de dépasser une approche purement scolaire pour adopter une véritable posture professionnelle.

Les candidats sont invités à suivre les recommandations générales suivantes :

- **Analyse systémique du contexte** : le candidat doit intégrer que le sujet est une émanation du contexte. Avant de se lancer dans la résolution, le candidat doit impérativement maîtriser l'activité de l'entreprise support, son implantation géographique, ses contraintes d'exploitation et ses partenaires (via la méthode QQOQCP, appelée également 5W).
- **Représentation graphique des flux** : le recours au brouillon pour schématiser la chaîne logistique, positionner géographiquement les acteurs ou construire une frise chronologique doit devenir un réflexe pour sécuriser la compréhension des consignes et éviter ainsi les erreurs d'interprétation.
- **Rigueur des livrables financiers et statistiques** : la construction de tableaux structurés pour présenter le calcul d'un coût est nécessaire pour la compréhension du raisonnement. Les notions de coût de revient, de chiffre d'affaires et de marge commerciale doivent être consolidées, car elles sont incontournables pour guider les choix de transport.
- **Argumentation et aide à la décision** : les candidats doivent s'éloigner de la simple lecture descriptive des données. Chaque résultat ou indicateur extrait d'un tableau doit faire l'objet d'une analyse qui se concrétise par un écrit argumenté, justifié pour mettre en relief des tendances clés.

- **Dossier 1 – Organisation de l'exploitation et outils professionnels**

Si ce premier dossier a été abordé par la majorité des candidats, les analyses techniques sont souvent restées trop superficielles et déconnectées des réalités de l'exploitation. Le jury formule les recommandations suivantes :

- **Maîtrise de la sectorisation et de l'optimisation des tournées** : les candidats doivent s'entraîner à classer rigoureusement des marchandises par ordre de priorité et à élaborer un plan de chargement cohérent (par exemple, pour un matériel spécifique comme une semi-remorque double plancher). Il était attendu qu'ils sachent argumenter chaque ajustement de tournée en tenant compte des contraintes de temps, de capacité et des impératifs des clients.
- **Analyse critique des indicateurs de performance (KPI)** : face à des données d'exploitation (comparaison d'une tournée spécifique par rapport aux autres tournées du site), les candidats ne doivent pas se limiter à une lecture descriptive ou à une simple recopie des chiffres. Il était attendu de comprendre et d'interpréter ces indicateurs (taux de remplissage, respect des délais) afin de préparer un briefing opérationnel synthétique et rigoureux pour les conducteurs.
- **Professionnalisation de la relation client** : la résolution de demandes spécifiques (gestion des anomalies ou des exigences d'un client sur une tournée) exige des propositions d'actions concrètes, réalistes et pragmatiques. Il était attendu des candidats qu'ils adoptent une posture de conseiller et de gestionnaire de comptes, en mesurant l'impact commercial de leurs décisions.
- **Intégration et appropriation des outils numériques du transport** : l'utilisation d'outils professionnels de gestion de transport (comme Dashdoc ou des interfaces d'exploitation) apporte une véritable dimension contemporaine à l'épreuve. Il est préférable que les candidats soient initiés (voir habitués) à manipuler et à exploiter ces supports pour structurer leurs livrables selon les standards actuels des entreprises de transport.

➢ **Dossier 2 – Gestion d'une opération d'importation maritime, cotation et gestion des litiges**

Bien que ce dossier lié à l'international et au multimodal ait été globalement compris par les candidats, son traitement est souvent resté trop calqué sur les automatismes d'un sujet d'examen classique, au détriment d'une véritable réflexion. Le jury formule les recommandations suivantes :

- **Rigueur méthodologique de la cotation import** : il était attendu des candidats de maîtriser la construction d'une cotation complète en transport multimodal (maritime et routier) et qu'ils intègrent avec exactitude le choix du navire, la règle de l'unité payante (calcul du poids taxable), l'application des tarifs négociés et, surtout, la parfaite répartition des frais et des risques selon les Incoterms 2020.
- **Justification systématique par le calcul** : le jury rappelle que toute proposition tarifaire ou calcul de rentabilité doit être accompagné d'une justification claire et structurée. Les candidats doivent consolider la distinction fondamentale entre le coût de revient de la prestation, le chiffre d'affaires facturé et la marge nette de fret maritime dégagée par l'opération.
- **Professionnalisation des écrits et du post-acheminement** : la rédaction du courriel de synthèse destiné au client doit respecter les standards de la communication professionnelle (clarté des modalités de la prestation, posture commerciale). De plus, l'organisation du post-acheminement de lots mutualisés exige une grande précision dans le chiffrage et le respect des instructions de livraison (respect des délais et des contraintes géographiques).
- **Analyse approfondie et représentation visuelle du litige** : face à une situation de litige transport, les candidats ne doivent pas se limiter à un constat flou ou superficiel. Il est attendu de développer une argumentation juridique et opérationnelle rigoureuse en s'appuyant sur des supports visuels au brouillon (schémas des responsabilités, frises chronologiques des réserves) pour identifier clairement qui intervient, à quel moment et de quelle manière.

**Dossier 3 – Transition écologique de la flotte, indicateurs RSE et mixité des effectifs**

Ce dossier transversal exigeait des candidats une lecture critique d'indicateurs de pilotage d'entreprise, mais les productions sont fréquemment restées au stade de la simple description de données chiffrées, sans réelle hauteur de vue. Le jury formule les recommandations suivantes :

- **Développement d'une argumentation d'aide à la décision** : face à des tableaux statistiques (par exemple, le remplacement de véhicules thermiques par des véhicules électriques), les candidats ne doivent pas se contenter de recopier ou de citer les chiffres. Ils doivent apprendre à croiser les informations et à mettre en relation plusieurs indicateurs clés (coûts d'exploitation, taux de service ou de livraison à temps, et gains en émissions de gaz à effet de serre) pour bâtir un argumentaire technique solide capable d'informer la direction en vue d'une prise de décision.
- **Maîtrise de l'analyse des indicateurs sociaux et RSE** : les problématiques liées aux ressources humaines, telles que l'analyse d'un bilan social ou la politique en faveur de l'égalité femmes-hommes, doivent être traitées avec la même rigueur que les dossiers de transport. Il est recommandé aux candidats de s'entraîner à analyser la répartition des effectifs par catégorie socioprofessionnelle (CSP), à comparer les données de l'entreprise avec les repères de la branche (données OPTL) et à en formaliser une synthèse critique et argumentée.
- **Valorisation visuelle des données de synthèse** : le jury déplore le manque d'outils visuels dans les démonstrations des candidats. Il est conseillé aux candidats de concevoir, dès la phase de traitement, des supports de synthèse (tableaux comparatifs, graphiques pertinents, indicateurs mis en relief) permettant de rendre leurs conclusions immédiatement exploitables, claires et percutantes.

# 4- ÉPREUVE D'ADMISSION

### 4.1 Attendus de l'épreuve

L'épreuve d'admission vise à évaluer la capacité des candidats à soutenir oralement, face à un jury de professionnels, d'inspecteurs et d'enseignants de la filière, les conclusions et les choix opérationnels issus de leurs travaux d'exploitation. Il est attendu des candidats qu'ils démontrent une posture professionnelle affirmée, une excellente maîtrise des outils numériques du transport, ainsi qu'une aptitude à réagir avec agilité face aux aléas de gestion.

**Déroulement et attendus de l'épreuve**

- Organisation : l'épreuve comprend 4 heures de préparation sur un poste de travail (type service d'exploitation de transport), suivies de 30 minutes de soutenance devant un jury mixte (professionnels, enseignants et inspecteurs).
- Compétences transversales évaluées : le jury évalue les aptitudes à la communication professionnelle (simulant une présentation à un supérieur), ainsi que la capacité du candidat à restituer, argumenter et justifier ses choix.

Pour cette session 2026, les candidats devaient organiser leur soutenance autour des trois dossiers du sujet, en s'appuyant de manière rigoureuse sur un support visuel de synthèse :

- **Dossier 1 - Soutenance de l'organisation des tournées et intégration de l'outil Dashdoc**

Le candidat devait justifier devant le jury ses choix d'optimisation et de planification de la tournée n°13 de collecte et de distribution.
Les attendus reposent sur sa capacité à expliciter le plan de chargement en semi-remorque double plancher, à commenter ses indicateurs de performance (KPI) et à démontrer sa maîtrise opérationnelle de la plateforme numérique Dashdoc[2]. Le sens de la relation client a pu être également évalué lors de l'annonce d'un imprévu nécessitant de revoir la situation proposée en cours d'épreuve.

- **Dossier 2 - Soutenance de l'opération import maritime et gestion du litige**

L'épreuve nécessitait du candidat qu'il expose avec clarté la construction de sa cotation multimodale depuis le Maroc.
Il était attendu une présentation de la rentabilité de l'opération en justifiant la marge de fret maritime et l'explicitation des modalités de post-acheminement des lots mutualisés. Enfin, face à une problématique de litige transport, la compétence à mener une analyse juridique était attendue ainsi que d'en schématiser les responsabilités et les réserves selon les règles du droit du transport.

- **Dossier 3 - Soutenance de l'étude de transition de flotte et du bilan social RSE**

Ce dernier dossier devait permettre au candidat d'adopter une posture de conseiller auprès de la direction générale de l'entreprise. Les attendus portaient sur sa capacité à croiser des indicateurs statistiques multiples (financiers, opérationnels et environnementaux) pour argumenter et valider le remplacement de véhicules thermiques par une flotte électrique. Une analyse critique de l'évolution du bilan social du groupe, notamment sur les indicateurs de mixité et de féminisation des effectifs par catégorie socioprofessionnelle était bienvenue.

[2] Une présentation et une prise en main de la plateforme numérique Dashdoc avait été organisée la veille de l'épreuve à destination de tous les admissibles.

### 4.2 Commentaires et recommandations

L'épreuve d'admission place le candidat dans une situation d'évaluation orale face à un jury professionnel. Si les prestations étaient globalement correctes dans la forme, le jury a constaté des faiblesses récurrentes dans la posture, la gestion du temps et la réactivité face aux aléas d'exploitation.

**Dossier 1 – Restitution des travaux sur l'outil professionnel (Dashdoc)**

L'utilisation d'un logiciel de gestion de transport réel à l'oral apporte une plus-value incontestable, mais l'évaluation a mis en relief des disparités dans l'aisance technique des candidats.

- **Recommandation à l'oral** : les candidats doivent être capables d'exposer leur démarche sur l'outil de manière fluide et pragmatique, en s'appuyant sur leurs expériences vécues en entreprise. L'oral ne doit pas être une démonstration technique de l'outil, mais une justification professionnelle des décisions d'exploitation qui y ont été enregistrées.

**Dossier 2 – Soutenance des choix à l'international et gestion des litiges**

Lors de la présentation de l'opération import et du litige associé, le manque de supports visuels a nui à la clarté des argumentations.

- **Recommandation à l'oral** : il est recommandé aux candidats d'utiliser des représentations graphiques ou des schémas de synthèse pour expliquer le litige au jury (matérialisation des ruptures de charge, chronologie des réserves). L'échange avec le jury doit permettre au candidat de défendre sa cotation et sa marge commerciale avec assurance et pragmatisme.

**Dossier 3 – Soutenance de l'étude statistique et de la politique RSE**

Trop de candidats se sont limités à une lecture descriptive et monotone de leur support, sans développer de réelle posture d'aide à la décision face à la direction.

- **Recommandation à l'oral** : les candidats doivent s'appuyer sur leur support numérique pour projeter des visuels percutants, tels que des graphiques ou des tableaux comparatifs. L'oral doit ainsi permettre de croiser les indicateurs économiques, environnementaux et sociaux afin de délivrer un conseil argumenté et de justifier solidement les décisions stratégiques.

## Conseils pour préparer l'épreuve d'admission

➢ **Comprendre l'objectif de l'épreuve :** en complément des compétences professionnelles nécessaires au traitement du sujet, le jury évalue les aptitudes à la communication professionnelle (simulant une présentation à un supérieur), ainsi que la capacité du candidat à restituer, argumenter et justifier ses choix.

➢ **Se préparer à l'épreuve**

Il est indispensable de se préparer, par exemple en refaisant dans les conditions du concours un sujet des années passées, disponibles sur le site du CERPEG (https://j4.cerpeg.fr/ressources-concours/concours-cgm)

Les candidats doivent veiller à renforcer les compétences suivantes :

- **Structuration et cadrage de l'exposé** : trop de candidats omettent de poser le cadre réglementaire et opérationnel de leur intervention. L'introduction doit obligatoirement comporter un rappel rapide du contexte de l'entreprise, des objectifs fixés et de l'annonce du plan de la présentation. Cette étape est un indicateur précieux de la compréhension globale de la problématique.
- **Maîtrise du temps imparti et esprit de synthèse** : la gestion des dix minutes de présentation reste un point difficile pour la majorité des candidats dans la communication vers le jury. Les candidats doivent s'entrainer à hiérarchiser l'information. Il est souvent préférable de présenter moins d'éléments, mais de manière parfaitement maîtrisée et claire.
- **Qualité et conception des supports numériques** : l'utilisation d'un diaporama d'appui est fortement recommandée, mais sa structure doit rester simple (environ 8 à 10 diapositives). Les calculs bruts et complets devant être réservés au brouillon ou aux phases d'échanges, il est fortement conseiller d'épurer les visuels pour ne mettre en valeur que les résultats, les synthèses graphiques et leur interprétation.
- **Agilité et posture face aux imprévus** : la capacité à réagir sereinement face à une modification soudaine de la demande du client ou de l'entreprise est une compétence clé du secteur transport-logistique. Les simulations orales peuvent intégrer des imprévus à l'image du quotidien des services d'exploitation. L'intégration de ces "coups de théâtre" opérationnels (évolution de la demande d'un client, retard…) permet de développer la confiance, l'assurance et le raisonnement professionnel des élèves.

Une posture professionnelle rigoureuse est attendue lors de l'épreuve.

➢ **Être vigilant tout au long de l'épreuve**

- **Bien gérer son temps**
  - Prendre le temps :
    - de comprendre le contexte de l'entreprise et ses spécificités,
    - d'analyser le sujet et l'ensemble de ses données.
  - Penser à réserver un temps dédié à la construction de la présentation.

- **Structurer la soutenance de 10 mn devant le jury :**
  - Respecter strictement les 10 minutes de présentation (par exemple, via un fil conducteur visuel),
  - Choisir les éléments à intégrer dans le diaporama, ceux à ne dire qu'à l'oral,
  - Conserver avec soi les détails des calculs ou les travaux préparatoires pour être en mesure de répondre aux questions du jury,
  - Soigner la qualité rédactionnelle, notamment en légendant les documents et tableaux projetés.
  - Argumenter systématiquement les résultats affichés et énoncés.